Deutscher Bundestag **Drucksache 17/468**

17. Wahlperiode 20. 01. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Hinterlandanbindung einer Festen Fehmarnbeltquerung

Nach dem Austausch der Ratifizierungsurkunden zwischen deutscher und dänischer Regierung zum Staatsvertrag für das Vorhaben einer Festen Fehmarnbeltquerung wird der Vertrag Mitte Januar 2010 rechtskräftig.

Im Vertrag heißt es unter anderem zur Schienenhinterlandanbindung: „Die Bundesrepublik Deutschland ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung eine ausreichende Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden sicherzustellen. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein.“ (Artikel 5 Absatz 2).

Einschränkend ist allerdings festzuhalten, dass diese Festlegungen im Staatsvertrag in Zusammenhang mit Artikel 5 Absatz 4 zu sehen sind, wo es heißt: „Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen in Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.“

Gegenwärtig laufen die Planungen der DB Netz AG zur Festlegung einer optimalen Schienentrasse zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Sie haben die Bevölkerung der touristisch geprägten Gemeinden an der Lübecker Bucht, Bad Schwartau, Ratekau, Großenbrode und der Stadt Fehmarn in hohem Maße beunruhigt. Sie befürchten, dass der von der DB Netz AG für 2025 prognostizierte Bahnverkehr von 210 täglichen Zügen (davon 150 Güterzügen), insbesondere wegen der damit verbundenen Lärmbelastung, zu erheblichen Einkommensverlusten im Tourismusbereich führen wird.

Der Landrat des Kreises Ostholstein, Reinhard Sager, hat in einem Schreiben vom 24. November 2009 den Vorschlag einer „Betroffenheitsanalyse“ gemacht, mit der die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Schienenhinterlandanbindung ermittelt werden sollen.

Die Landesregierung hat eine Beteiligung an den Kosten dieses Gutachtens abgelehnt. Hierbei stellt sich die Frage nach der Zuständigkeit für die durchzuführende Wirtschaftlichkeitsüberprüfung des Teilprojektes.

In Abschnitt 7.2.3 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu den internationalen Bahnprojekten ist das Projekt mit dem Vermerk aufgelistet: „Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nachzuweisen“ (S. 58). Soweit noch nicht erfolgt, muss das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Schienenhinterlandanbindung daher noch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis erbringen.

Laut Auskunft von Dr. Jost de Jager, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, in einem Gespräch am 3. Dezember 2009 mit Vertretern der Region, sei die Wirtschaftlichkeitsüberprüfung für die Schienenhinterlandanbindung bereits erfolgt. Eine solche Studie liegt jedoch nicht öffentlich vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde bereits eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt durchgeführt?

   Wenn ja,

   a) wann, und durch wen wurde sie erstellt;

   b) wie viel hat sie gekostet;

   c) wo bekommt wer Einsicht in diese Studie;

   d) zu welchem Preisstand wurden die Baukosten der Hinterlandanbindung bewertet, und welche Kostenveränderungen ergeben sich hierzu aus heutiger Sicht;

   e) wurden die Vorzugstrasse und die Alternativtrassen hinsichtlich ihrer negativen Auswirkungen auf die Region unterschiedlich bewertet;

   f) wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse dieser Untersuchung, und welche Konsequenzen leitet sie hieraus ab;

   g) müssen für die Auswahl der Trassenvarianten noch weitere wirtschaftliche Evaluierungen erfolgen, und wessen Aufgabe wäre dies?

   Wenn nein,

   h) warum nicht;

   i) bis wann sollen die Ergebnisse dieser Studie vorliegen?

2. Wird bzw. wurde bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 angewandt (Begründung)?

   Wenn nein, welche Methodik wurde bzw. wird warum angewendet?

3. Wird bzw. wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn AG durchgeführt (Begründung)?

4. Welche Verkehrsprognosen werden bzw. wurden der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrunde gelegt (Begründung)?

   a) Welche Auswirkungen haben die Veränderungen der Verkehrsströme aufgrund der Weltwirtschaftskrise auf die kurz-, mittel-, und langfristigen Verkehrsprognosen?

5. Werden bzw. wurden auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen (insbesondere Wertverlust von Immobilien entlang der Trasse sowie Umsatzrückgänge im Tourismus) der Schienenhinterlandanbindung für die Region ermittelt?

   a) Wird dabei der Status quo als Beweissicherungsverfahren im Rahmen einer Betroffenheitsanalyse einbezogen?

6. Bis wann wird die DB Netz AG die Planungsergebnisse zum Trassenverlauf dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit vorlegen?

   a) Was haben diese Planungen gekostet?

7. Wie lauten die aktuellen Kostenschätzungen der favorisierten Trassenvariante sowie der übrigen geplanten Varianten?

   a) Um welchen Betrag weichen diese von dem Planungsstand ab, der bei Unterzeichnung des Staatsvertrages vorlag?

   b) Ab welcher Summe bewertet die Bundesregierung dies als eine wesentliche Kostensteigerung im Sinne des Staatsvertrages?

8. Wie werden die Kosten der Trassenvarianten zwischen DB Netz AG, Bund und Land aufgeteilt?

9. Welche Kosten auch hinsichtlich Bahnübergängen und Lärmschutz kommen auf welche Kommunen entlang der Trasse in welcher Höhe zu?

10. Welche Gründe sprechen außer den Kosten für die Vorzugsvariante, und welche Gesichtspunkte neben den Kosten wurden darin berücksichtigt?

11. Ist die Bundesregierung bereit, Mehrkosten für eine die Region weniger belastende Trassenführung gegenüber einer Ertüchtigung der derzeitigen Trasse zu übernehmen?

    a) Wenn ja, in welcher Höhe?

    b) Wenn nein, warum nicht?

12. Ist die Bundesregierung bereit, über die gesetzlichen Minimalvorgaben hinausgehende Kompensationsmaßnahmen entlang der Trasse finanziell zu unterstützen?

    a) In welcher Höhe wird sie sich beteiligen, und was für Kompensationsmaßnahmen können damit erreicht werden?

Berlin, den 20. Januar 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333